

Van: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Aan: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Datum: 02/12/2009 11:00 AM
Onderwerp: Nieuw mestbeleid blijft aanmodderen

Kan je deze nieuwsbrief niet lezen? [Klik hier](#).

Nr. 150 - Nieuw mestbeleid blijft aanmodderen

Suggesties voor nieuwe artikels of reacties welkom op babbel@bblv.be.

Voorop

- [Mestdecreet lost beloften niet in](#)

Actueel

- [Milieubeleid op maat: de chemiesector](#)
- [Co-existentiedecreet dreigt Vlaamse landbouw in chaos te storten](#)

Transport en logistiek

- [Recordafstand afgelegd op Belgische wegen](#)
- [Seine-Schelde-West is niet klimaatbestendig](#)
- [Havens vragen miljarden. Maar wie betaalt?](#)
- [Vlaams Parlement buigt zich over studie snelheidsbeperking](#)

Afval

- [Recyclage batterijen: Vlaamse regering lijdt aan "koplopersangst"](#)
- [Toxisch elektronisch afval: ook producenten en overheid zijn verantwoordelijk](#)

Consumenten

- [Consument voorstander van het behoud van het vertrouwde energielabel](#)
- [Mogen er schadelijke stoffen in producten met het Europees ecolabel?](#)

Energiebeleid

- [Overheidsdebat over kernafval is doorgestoken kaart](#)
- [Vlaamse regering legt toekomst groene stroom vast](#)

~ Voorop ~

Mestdecreet lost beloften niet in

Het mestbeleid dat sinds begin 2007 van kracht is, wordt niet naar behoren uitgevoerd. Dat blijkt uit een eerste lezing van het Voortgangsrapport van de Mestbank. De Mestbank mag overtredingen tegen bepalingen uit de mestwetgeving wel vaststellen, maar sommige overtredingen kan ze niet beboeten.

De Vlaamse regering laat immers na de uitvoeringsbepaling vast te stellen die nodig is voor de berekening van de boetes bij overtreding van de nitraatresidunormen. Dat besluit moet jaarlijks worden herzien.

In 2007 werd op 2255 percelen (26% van de metingen) een overschrijding van de norm vastgesteld. Er werd voor 379 percelen met zware overschrijding een boete opgelegd. In 2008 vertoonde ongeveer 30% van de percelen een te hoog nitraatresidu.

Maar boetes bleven uit, zelfs bij zware overschrijdingen.

De milieubeweging betreurt dat de regering haar eigen mestbeleid niet consequent uitvoert. Straffeloosheid geeft landbouwers een fout signaal: wie het niet zo nauw neemt met de correcte naleving van de regelgeving wordt aangemoedigd.

Voor de landbouwers die de regelgeving wel respecteren kan dit het signaal zijn om dat in de toekomst wat minder te doen. Ook landbouworganisaties lieten in het verleden meermaals weten dat er moest worden opgetreden tegen de 'cowboys'.

[Linn Dumez](#)

[lees verder](#)

['Mest' op bondbeterleefmilieu.be](#)

~ Actueel ~

Milieubeleid op maat: de chemiesector

Vlaanderen krijgt de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) maar niet onder controle. Uit rapport na rapport blijkt dat verzuring en fotochemische smog nog altijd een enorme impact kennen op mens en natuur. Een aantal industriële sectoren mocht nu zelf bepalen wat ze daaraan wil doen. Dit dreigt de belastingbetaler zuur op te breken, zegt de Inspectie van Financiën. De Vlaamse regering zet echter door met haar plannen.

De uitstoot van verzurende stoffen, waaronder NOx, is onder meer verantwoordelijk voor aantasting van bossen en heidegebieden, kan luchtweginfecties veroorzaken (zeker bij astmapatiënten en kinderen), draagt bij tot ozonvorming en zorgt voor een versnelde verwerking van gebouwen. Vandaar het grote belang om die uitstoot onder controle te krijgen. Zo is er een Europese richtlijn die een plafond oplegt aan de lidstaten voor de uitstoot van de verschillende verzurende stoffen, waaronder NOx. En Vlaanderen haalt het NOx-plafond niet. Er is dus bijkomend beleid nodig, maar dat komt veel te traag tot stand. De Vlaamse regering en een aantal industriële sectoren (waaronder de chemische) sluiten nu een convenant af. Een zeer zwakke convenant, als we de Minaraad mogen geloven. Het is onduidelijk of we hiermee nu wel het plafond halen, terwijl een studie van VITO aangeeft dat dit met een heffing wel zou lukken. De overheid erkent zelf dat het potentieel groter is dan in de convenant opgenomen. En – klap op de vuurpijl – als Vlaanderen de plafonds niet haalt, draait iedereen - behalve de sectoren die een MBO afsloten! - op voor de (Europese) boetes.

[Bram Claeys](#)

[lees verder](#)

[Advies Minaraad MBO chemie](#)

['Fotochemische smog' op bondbeterleefmilieu.be](#)

'ozon' op bondbeterleefmilieu.be

~ Actueel ~

Co-existentiedecreet dreigt Vlaamse landbouw in chaos te storten

Begin deze week keurde de subcommissie landbouw van het Vlaams Parlement in eerste lezing het ontwerp co-existentiedecreet goed. De milieubeweging is niet tevreden met het resultaat.

Het co-existentiedecreet was bedoeld om het naast elkaar bestaan van biologische, conventionele en genetisch gemodificeerde landbouwteelten te regelen. Reeds in de aanloop was gebleken dat dit bijzonder moeilijk zou worden. Besmetting van niet-GG-gewassen door de genetisch gewijzigde varianten valt zo goed als niet uit te sluiten.

Toch koos de milieubeweging om te pleiten voor een zo sluitend mogelijk decreet, om te vermijden dat de landbouw in chaos zou terechtkomen. Maar het decreet dat gisteren in eerste lezing werd gestemd, laat de kans op een juridisch ordentelijke regeling liggen. Met de regeling zoals die nu voorligt, kan de teelt van genetisch gemodificeerde gewassen (GGG's) op geen enkele manier verhinderd worden, ook niet als aangetoond is dat naburige landbouwers economische schade zullen ondervinden.

GGG-telers mogen ten allen tijde "op eigen verantwoordelijkheid" hun plannen doorzetten, zonder dat de naburige landbouwers op enige manier worden beschermd. Als er schade is aangericht, moeten de benadeelde landbouwers het heft in eigen handen nemen en hun schadevergoeding zelf opeisen bij de GGG-teler. En dat er schade zal worden aangericht, dat staat buiten kijf.

Linn Dumez

[lees verder](#)

GGO's op bondbeterleefmilieu.be

~ Transport en logistiek ~

Recordafstand afgelegd op Belgische wegen

Volgens de nieuwe statistieken van de FOD werden op Belgische wegen in 2007 98,7 miljard voertuigkilometers afgelegd. Dat is een stijging met meer dan 2 miljard km ten opzichte van 2006. Personenwagens nemen met 77 miljard km het grootste aandeel in, het vrachtverkeer legde 19 miljard km af. De overige kilometers zijn voor rekening van moto's en autocars.

Verder blijkt uit deze duizelingwekkende cijfers dat de toename van het aantal autokilometers vooral in Vlaanderen plaatsvond. In het Vlaamse Gewest werden in 2007 57 miljard voertuigkilometers afgelegd - een stijging met 1,5 miljard km tegenover 2006. In het Waals Gewest bedroeg de toename ongeveer een half miljard kilometer.

Het verkeer blijft dus verder groeien, waardoor alle bestaande doelstellingen inzake luchtkwaliteit, de uitstoot van broeikasgassen, files, veiligheid,... onder druk komen te staan.

Concreet maatregelen om de groei van het aantal kilometers te stoppen, liggen nog niet ter tafel. De enige uitzondering daarop is de invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens. Deze zou moeten worden gevolgd door een gelijkaardige maatregel voor het personenvervoer.

Het **Federaal Planbureau berekende** eerder in een studie dat het invoeren van een kilometerheffing er voor zou zorgen dat de groei van het aantal reizigerskilometer met 5% zou afnemen, terwijl ook de groei in het transittonnage zou kunnen stabiliseren. Door de heffing zou de beladingsgraad van vrachtwagens toenemen en zou er minder leeg gereden worden.

Erik Grietens

Statistieken voertuigkilometers 2007
'Verkeer' op bondbeterleefmilieu.be

~ Transport en logistiek ~

Seine-Schelde-West is niet klimaatbestendig

Gisteren liep het project 'Seine Schelde West', dat de haven van Zeebrugge wil voorzien van een stevig ontsluitingskanaal, flinke deuken op. Een hoorzitting, georganiseerd door het Vlaams Parlement, legde heel wat kwalen bloot. In het bijzonder de bijdragen van twee professoren, Georges Allaert (UG), die de economische- en mobiliteitsaspecten kritisch analyseerde en Patrick Meire (UA), die de problemen van de waterbalans helder in kaart bracht, maakten brandhout van het project. Professor Meire toonde onder meer aan dat het project allesbehalve klimaatbestendig is. Hij legde hiermee meteen een ander pijnpunt van het Vlaamse beleid bloot: het gebrek aan inzicht - laat staan beleid – inzake de impact van klimaatverandering op onze watersystemen.

lees verder

Seine-Schelde-West op bondbeterleefmilieu.be

~ Transport en logistiek ~

Havens vragen miljarden. Maar wie betaalt?

In het Vlaams parlement werd minister-president Kris Peeters ondervraagd over de investeringen die gepland worden in de verschillende havens. Want alle havens hebben ambitieuze plannen: de Antwerpse haven wil een nieuwe zeesluis op linkeroever, een bijkomend containerdok en een tweede spoorontsluiting, de haven van Zeebrugge wil haar achterhaven verder uitbouwen en droomt van een duwvaartkanaal (het Schipdonkkanaal), terwijl de haven van Gent ijvert voor een nieuwe zeesluis in Terneuzen. Al die projecten samen lopen in de miljarden. Tot nu toe was het de gewoonte dat de overheid die investeringen op zich nam.

Maar met de huidige financiële crisis is het de vraag of dat nog wel kan.

Peeters antwoordde dat er jaarlijks 354 miljoen euro wordt geïnvesteerd in havens. Het grootste

deel daarvan, 221 miljoen, gaat naar het baggeren van de vaarwegen.

Andere kosten gaan naar de loodsdiensten en de verdiepingswerken in Nederland. Er blijft uiteindelijk zo'n 75 miljoen euro per jaar over voor bijkomende investeringen.

De prioriteiten liggen voor Peeters bij een tweede zeesluis in Antwerpen (625 miljoen euro), infrastructuurwerken in de achterhaven van Zeebrugge (700 miljoen) en de nieuwe zeesluis aan het kanaal Gent-Terneuzen (1 miljard). Op de vraag hoe deze drie prioriteiten moeten betaald worden, kwam geen duidelijk antwoord. Er wordt gezocht naar alternatieve financieringswijzen, er wordt nagegaan of de havens zelf een deel kunnen betalen en er wordt bekeken of de investeringen op een lange periode van dertig tot vijftig jaar kunnen afbetaald worden.

Over de twee meest omstreden projecten – het project Seine-Schelde-West en het Saeftinghedok – sprak Peeters zich niet uit. Met bovenstaande cijfers in het achterhoofd lijkt het echter sterk dat daar ooit geld voor kan gevonden worden

Erik Grietens

lees verder

Seine-Schelde-West op bondbeterleefmilieu.be

Havens op bondbeterleefmilieu.be

~ Transport en logistiek ~

Vlaams Parlement buigt zich over studie snelheidsbeperking

Op initiatief van Joris Vandenbroucke (sp.a) weidde de commissie Openbare werken, mobiliteit en energie op 5 februari aandacht aan de studie over de impact van snelheidsbeperkingen op autosnelwegen, die Transport & Mobility Leuven (TML) verrichtte in opdracht van Bond Beter Leefmilieu. Zowel vanuit de meerderheid (Sp.a en CD&V) als vanuit de oppositie (Groen!) werd positief gereageerd op de studie. Minister Crevits wees er (terecht overigens) op dat een algemene snelheidsbeperking niet tot de Vlaamse, maar tot de federale bevoegdheid behoort. Zij zelf, laat snelheidsbeperkingen op bepaalde segmenten, zoals ringwegen, onderzoeken. Er ontstond enige commotie toe Jan Peumans (NV-A) de relatie tussen snelheid en (ernst van) ongevallen in twijfel leek te trekken. Op dit vlak zijn alle bestaande studies nochtans eensluidend: hoe lager de snelheid, hoe minder aantal ongevallen en – vooral – hoe lager het aantal doden en gewonden.

Het debat legde nogmaals de nood aan bijkomend onderzoek bloot. Eigenaardig is dat sommige politici (waaronder Open-VLD-politica Annick De Ridder) nu BBL lijken te verwijten dat er in ons land geen studie werd uitgevoerd naar de economische impact (onder andere op de congestie) van diverse maximumsnelheden op autowegen. Waar wacht de overheid op om deze studie te laten uitvoeren, als het ontbreken eraan als zo'n gemis wordt ervaren?

Jan Turf

100 km/u op de snelwegen?

Nederlandse metingen bevestigen studie snelheidsbeperking

~ Afval ~

Recyclage batterijen: Vlaamse regering lijdt aan “koplopersangst”

De Vlaamse regering stelt een heel ruim gamma wijzigingen aan Het VLAams REglement inzake Afvalvoorkoming- en beheer (Vlarea) voor.

Globaal gezien zitten er goede, maar ook minder goede voorstellen tussen. Zo zal een verplichte sloopinventaris het selectief slopen van grote gebouwen bevorderen. Sloopafval is een van de grootste afvalstromen in Vlaanderen. Het stimuleren van selectief slopen is dus een stap in de goede richting. De volgende stap is het vergaand recycleren van sloopafval tot secundaire grondstoffen en het verminderen van de hoeveelheid gemengd sloopafval. Dat laatste belandt vandaag nog steeds op een stortplaats.

Het grootste zorgenkind van de Vlarea-aanpassingen is de versoepeling van de afvalwetgeving rond de recyclage van batterijen. Die producten bevatten namelijk zware metalen zoals lood, cadmium of kwik die ernstige toxische effecten hebben op mens en milieu. Als minimum zou je dus verwachten dat de bestaande recyclageresultaten van batterijen bestendigd worden. Niet zo. De Vlaamse regering wil de bestaande Vlarea-wetgeving over recyclage van batterijen afzwakken, “om consistent te zijn” met de Europese wetgeving die minder strikt is dan de Vlaamse wetgeving. Al bij al is dit terug een illustratie van de “koplopersangst” die de Vlaamse beleidsmakers hebben in het afvalbeleid. Bedenklijk.

Kristof Debrabandere

[Afval op bondbeterleefmilieu.be](#)

~ Afval ~

Toxisch elektronisch afval: ook producenten en overheid zijn verantwoordelijk

Vorige zaterdagavond was er op Canvas een schokkende reportage te zien over de illegale export van afgedankt elektrisch en elektronisch afval (“e-afval”). Dit toxisch afval wordt voornamelijk vanuit Antwerpen verscheept naar derdewereldlanden waar het vaak door kinderen in ronduit mensenwaardige omstandigheden wordt “gerecycleerd”.

Onder “recycleren” moet je begrijpen: het primitief openbreken van kapotte apparaten en het verbranden van plastic onderdelen om zo metalen te kunnen recupereren. Hierbij komen uiterst giftige stoffen vrij, zoals dioxines en zware metalen.

Het sluitende antwoord van Vlaams minister van Leefmilieu, Hilde Crevits is dat we allen ons elektrisch en elektronisch afval moeten indienen bij het containerpark of “de winkels die aangesloten zijn bij Recupel”.

Dit is een goed idee, maar de verantwoordelijkheid voor deze ronduit onethische handel ligt niet

volledig bij de burger.

Zo hebben de producenten van de elektrische en elektronische apparaten enerzijds, en de overheid anderzijds ook verantwoordelijkheden. De producenten kiezen tijdens het designen van hun apparaten bewust voor het gebruik van toxische materialen. En de overheid schiet tekort om de inzameling te promoten en het transport van illegaal afval te controleren.

Kristof Debrabandere

lees verder

Reportage Vrankcx

Antwoord Crevits

~ Consumenten ~

Consument voorstander van het behoud van het vertrouwde energielabel

Een recent onderzoek toont aan dat consumenten het huidige energielabel op huishoudelijke apparatuur duidelijk vinden en willen behouden. Het label, dat met een letter van A tot G aangeeft of je al dan niet met een zuinige koelkast of wasmachine te maken hebt, is welbekend en heeft z'n verdiensten. Het onderzoek, dat werd uitgevoerd in opdracht van de Britse, Zweedse en Nederlandse regeringen, trapt daarmee open deuren in.

Toch is het helemaal niet zeker of het label in z'n huidige vorm zal voortbestaan. De Europese Commissie wou – onder druk van de bedrijven – afstappen van het systeem A – G, en vervangen door een numerieke schaal. Toestellen met de laagste energie-efficiëntie zouden een cijfer 1 krijgen, en naarmate ze efficiënter zijn, zouden ze een hogere score krijgen. Op het eerste zicht klinkt dit logisch, ware het niet dat per productgroep de hoogste score kan verschillen, en ook in de tijd zal wijzigen.

Consumenten zullen waarschijnlijk niet begrijpen waarom bijvoorbeeld een koelkast een tien zou kunnen krijgen en een afwasmachine maximaal slechts een acht. De Europese onderhandelingen verlopen dan ook moeilijk. Alternatieve systemen steken de kop op. Zo werd de voorbije maanden al voorgesteld om beide schalen toe te passen. Het recentste voorstel wil nu de A-klasse opdelen in A1, A2, A3, naar analogie met de, ook al niet zeer gewaardeerde, A+, A++, A+++ indeling, die we vandaag ook al zien bij bijvoorbeeld koelkasten.

BEUC, de Europese consumentenorganisatie, blijft pleiten voor het vertrouwde A-G-systeem, en de milieubeweging steunt dit. Wel moet er uiteraard een regelmatige herziening gebeuren van de energie-efficiëntieniveaus. Wat 10 jaar geleden een A kreeg, is al lang verouderd, en zou intussen in een lagere (D of E) klasse moeten vallen.

Esmeralda Borgo

Consumentenonderzoek

~ Consumenten ~

Mogen er schadelijke stoffen in producten met het Europees ecolabel?

Mogen producten die een ecolabel dragen - en dus als milieuvriendelijk beschouwd worden - schadelijke stoffen bevatten? Deze vraag is momenteel een belangrijk discussiepunt bij de herziening van de Verordening die de randvoorwaarden vastlegt van het Europese ecolabel.

Je herkent het Europese Ecolabel aan z'n logo in de vorm van een bloem.

Het helpt consumenten kiezen voor milieuvriendelijkere producten, gaande van papier tot matrassen en meubelen. De milieucriteria houden rekening met alle milieueffecten in de levensloop van het product, vanaf de grondstofwinning tot de afvalfase. Aangezien het Ecolabel een Europees instrument is, vormt het ook de norm voor een milieuvriendelijk product. Overheden kunnen die norm bijvoorbeeld ook gebruiken bij het vergroenen van hun aankopen.

De discussie over schadelijke stoffen verlamt de laatste jaren de werking rond het Europese ecolabel. De herzieningen van productcriteria lopen er op vast.

In een poging tot constructieve dialoog, hebben de Europese Milieu- en Consumentenkoepels, EEB en BEUC, een studie verricht en een reeks voorstellen geformuleerd om met dit probleem om te gaan.

De koepels vragen geen totaal verbod op chemische stoffen. Wel moet telkens worden bekeken of de functie van de schadelijke stof absoluut noodzakelijk is voor de werking van het product. En waar mogelijk, wordt de voorkeur gegeven aan een minder schadelijk alternatief.

Esmeralda Borgo

[Download studie EEB](#)

~ Energiebeleid ~

Overheidsdebat over kernafval is doorgestoken kaart

De publieke consultatie over de manier waarop het radioactief afval van de Belgische kerncentrales moet worden opgeslagen is een farce. Dat lieten Greenpeace en Bond Beter Leefmilieu weten na de eerste sessie van de consultatie, opgezet door de Niras (de Nationale Instelling voor Radioactieve Straling en Verrijkte Splijtstoffen). Over de meest dringende en belangrijkste thema's, zoals over de financiering van het kernafval of de kwaliteitscontrole ervan, wordt niet gepraat. Het is al helemaal onduidelijk waarom de consultatie zich nu moet uitspreken over de berging van het afval in diepe kleilagen, terwijl het wetenschappelijk onderzoek nog volop aan de gang is. Net zoals de peperdure mediacampagne van het 'Nucleair Forum' lijkt ook het Niras-initiatief een schijnvertoning.

Er is trouwens een band: de Niras is aandeelhouder van Belgoprocess, dat dan weer participeert in het (Pro)Nucleair Forum.

Bram Claeys

[Lees het persbericht](#)

~ Energiebeleid ~

Vlaamse regering legt toekomst groene stroom vast

De Vlaamse regering keurde afgelopen week de langverwachte aanpassing aan de groenestroomsteun goed, en stelde eindelijk een doelstelling voor 2020 vast. Voor de meeste hernieuwbare energietechnologieën wordt de steun beter aangepast aan de kostprijs. Toch blijft er nog een groot mankement in de nieuwe wetgeving. De Vlaamse regering blijft het meeverbranden van biomassa in steenkoolcentrales nog altijd te rijkelijk subsidiëren, zij het minder dan vroeger. Die subsidie heeft het perverse effect dat steenkoolcentrales goedkoper worden dan efficiëntere gascentrales. Dat bracht Bond Beter Leefmilieu in **de vorige Beleidsb@BBeL** al aan het licht.

[Bram Claeys](#)

[Lees het volledige persbericht](#)

[Wijzig uw abonnementsgegevens op \[bondbeterleefmilieu.be\]\(http://bondbeterleefmilieu.be\).](#)

© Copyright BBL 2009